



PERSONAJE

POR MARÍA JOSÉ GUTIÉRREZ

# DE BEIJING A PARÍS: LA HAZAÑA DE HERNÁN LEVY Y FELIPE LEDERMANN A BORDO DE UNA BURRA



**Recorrer 14.750 kilómetros en 37 días en un Fiat del año 1928 es lo que el presidente de Cerámica Santiago y el gerente de ComDer llevaron a cabo por primera -y única- vez al participar en el Peking to Paris Motor Challenge. "Los sueños están para cumplirse y a cualquier edad", dice Levy, expresidente de Blanco y Negro.**

“ Si peleamos en esos 37 días? Antes de partir ya tuvimos una tremenda discusión”, relata Hernán Levy, presidente de Cerámica Santiago, sobre la hazaña que vivió junto al gerente general de ComDer Felipe Ledermann, arriba de un auto de 1928. “En febrero, justo antes de partir la carrera, Felipe llegó a la casa con 60 kilos de repuestos. ‘Estay loco, vamos a romper la burra’, le dije. Logré bajar los kilos a 40 y metí a escondidas en la maleta un equipo Bose”, cuenta el empresario. Ese parlante lo conectaron varias veces en los 14.750

kilómetros que recorrieron juntos por Asia y Europa, en tramos que muchas veces superaron los 500 km diarios. Levy y Ledermann tienen 20 años de diferencia. Se conocieron en el grupo Desafío de Humanidad, creado por Pedro Arellano y el francés Denis Gallet. Compartieron emprendimientos sociales y crearon juntos la Fundación Misericordia para niños y niñas vulnerables en La Pincoya, que lidera el también francés Romain de Chateauvieux. En 2019 los dos fanáticos de los autos empezaron a darle forma a un sueño: correr juntos el rally Pekin-Paris.

Cuenta Levy que fue en 1996 cuando en un viaje a Tahiti se enteró de la existencia de esta carrera. “Conocí a un musulmán que bajaba a la playa con túnica blanca, con su mujer que caminaba varios metros atrás, con su perro que estaba dando la vuelta al mundo por dos años en yate -con una tripulación de 20 personas- y le quedaban seis meses para regresar a Malasia. ‘¿Cómo te vas a entretener de vuelta después de tanta aventura?’, le pregunté. ‘Se va a hacer una carrera de autos antiguos por primera vez desde 1907 que une Beijing con París’, me dijo. Enganché inmediatamente”, cuenta. En el avión leyó la tarjeta que le entregó el musulmán: era el príncipe Idris Sha (hoy sultán) en el yate real de Malasia.

La carrera se haría cada 10 años, así que hace 26, Levy se inscribió para competir. Pero no fue seleccionado. Repitió el proceso hace 16 años, y nuevamente no quedó. La última vez quiso asegurarse el cupo. Corría 2019. Invitó a Ledermann a asumirse como dupla: el gerente general de ComDer había participado en el Dakar, sabía de mecánica y de navegación y hablaba alemán e inglés. Contactaron a Felipe Morandé, entonces embajador de Chile en la OCDE. “¿Puedes ir al lanzamiento de esto, dile a los ingleses que hay un par de chilenos que quieren participar, invéntales algo”, le dijo. Días después les llegó una invitación a postular. Después de dos fracasos anteriores, averiguaron que tendrían más posibilidades de ser seleccionados si presentaban un auto anterior a 1930. No era el que tenían pensado para

competir, pero no quedaba más opción. Y escogieron el "taxi": el vehículo más viejo y confiable que pillaron, dicen, un Ford A 1928 de color amarillo. En abril de 2020 les avisaron que de los 800 postulantes, quedaron 105. Ellos los únicos chilenos.

### Largada

De inmediato comenzaron a preparar el auto con amortiguadores, bomba de agua, de bencina, estanque adicional de bencina, más ventiladores, etc. Durante dos años lo probaron en recorridos de larga distancia (17 horas a 70 km/hr) en Chile y en Argentina: cómo resistía el calor, el viento en contra. Y cómo resistían ellos juntos. "Sabíamos que nos enfrentábamos a algo durísimo", dice Ledermann.

La fecha se postergó por el Covid dos veces. Y una tercera vez por la guerra en Ucrania. En febrero de 2024 enviaron en barco la burra a China, a 120 kilómetros de Beijing, cerca de la Muralla China.

A las 7 am del 18 de mayo prendieron motores y dieron la largada.

Pese a la preparación de cuatro años, a las cuatro horas quedaron en pana con la caja de cambios rota. Ledermann la desarmó y armó en cinco horas para repararla. A los 10 minutos volvió a fallar. Ahí la organización de la carrera los subió a una grúa y los dejó en el pueblo siguiente. "Uno tiene que arreglárselas solo", cuenta Ledermann. Con la ayuda de un mecánico chileno a través de una videollamada, volvieron a armar la caja de cambios. "Sin la certeza de que quedó bien, partimos solos, porque el

grupo se había ido dos días antes. Tuvimos todas las penalizaciones. Quedamos últimos por dos semanas.. hasta que los otros empezaron a romper", dice Levy. "Porque esta carrera se trata de romper a los participantes. De los 105 llegamos 70 a París".

### La ruta

La carrera tiene secciones neutralizadas que son en autopistas, y otras donde sacan a los autos a caminos "malos" para someterlos a pruebas de regularidad. Cada seis días, donde en promedio se maneja durante 15 horas a 65 km/hr, hay un día de descanso, que la dupla utilizaba para reparar el auto. Como el taxi era el sexto auto más antiguo de la carrera -y por tanto, andaba más lento-, los organizadores les permitían salir dos horas antes para alcanzar a cumplir con los tramos y tiempos.

Durante 37 días salieron a las 7:06 am. Algunas noches alojaron en campamentos -"con vientos que no te permiten armar carpas", dice Ledermann, y otras veces con lluvia-, y algunas noches en hoteles.

Si bien había un par de jóvenes alemanes de 25 años que competían, la media eran 65 años. Levy (76) era de los mayores del grupo. Había cerca de 15 mujeres que competían con sus parejas, no había ninguna dupla femenina.

Viajaron 13 días por China, siguieron por Kazajistán y Azerbaiyán, cruzaron el mar Caspio (los autos en barco y los pilotos en avión) para continuar por Georgia dos días. Luego atravesaron Turquía, llegaron a Grecia, de ahí cruzaron en ferry a Ancona

en Italia, subieron por San Marino, Génova, y Dijon hasta París. Ahí los escoltó la policía en grupos de 10 por la capital francesa hasta la Gendarmerie. Ahí los esperaban las familias de ambos. Era el 23 de junio.

### "Esto es lo que quería vivir"

¿Qué pasa en 37 días compartiendo condiciones extremas encerrados en un auto incómodo a veces hasta por 18 horas? De todo. Desde luego, hay discusiones: el segundo día pelearon por qué camino tomar: izquierda o derecha. El acuerdo fue que cada vez que se enfrascaran en una diferencia de este tipo, se turnarían quién decide. Esta tú, la siguiente yo. Hay también muchas horas de conversación, de la vida, la muerte, la trascendencia. Hay silencios. Y hay música. Hay 40 grados de calor, sin aire acondicionado, y muchísimo polvo. "Era tanto el calor que teníamos que abrir el capó de la burrita, las alas, para que el motor se ventilara", dice Ledermann.

Hernán Levy reflexiona. "Me vine a dar cuenta de lo que habíamos hecho cuando salimos de Asia. En Estambul, habíamos recorrido 12 mil km en 30 días. Cada día lo único que vivíamos era el aquí y ahora. A las 11 de la noche mirábamos la carta de ruta, a las 12 dormíamos, a las 4 am sonaba el despertador y de ahí veíamos cómo pasar el día, dónde parar, qué comer. Nunca pudimos pensar en el día subsiguiente, ni mirar atrás. Ahora digo '¡tremenda cuestión que hicimos!' Sentir el miedo de chocar, que se cruzara un camello, que se rompiera la caja de cambio, quedarnos pegados en la arena

del desierto, en el barro. Para mí la carrera terminó cuando salimos de Asia".

"Con esto estoy listo, pasamos lo más duro", le dijo a Felipe. "No, tenemos que llegar a París", le respondió. "Ojalá. Pero esto es lo que yo quería vivir", añadió Levy.

Ledermann dice que "teníamos tan seteada la mente que todas las frustraciones, el cansancio -porque salíamos solos, a veces de noche-, todos estos efectos psicológicos los dejábamos de lado. El cuerpo se va deteriorando después de muchas horas sentados, poco ejercicio físico, pero todo eso la mente lo aísla".

Se armó una camaradería con los demás competidores. Entre todos se ayudaban cuando algo les sucedía. El grupo tiene un chat, se llaman "sobrevivientes de Pekín París".

"Este rally extremo, donde corres solo sin asistencia técnica ni mecánica como el Dakar, requiere de una aguda planificación de muchos detalles, una preparación de los pilotos y del auto que asegure a ambos aguantar 37 días con 500 km promedio diarios. También una fortaleza mental y resiliencia, y finalmente un sentido de equipo muy sólido para enfrentar las adversidades y naturales desavenencias en situaciones extremas", dice Ledermann.

Levy complementa: "Para mí esto es un check, es lo más fuerte que he realizado, si hubiera sabido que sería tan extremo no sé si lo hubiera hecho. Los sueños están para cumplirse y a cualquier edad. Tengo 76, debería haberlo hecho a los 50. Pero hacerlo de nuevo, ¿para qué?". ✨